



Opschrift

Vergadering van 23 maart 2026

Nummer: 2026_MV_00282

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Bob Cammaert: Draagvlak deeltraject Gentspoort Parkbos

Raadslid(-leden):

Bob Cammaert - N-VA

Bevoegd: Joris Vandenbroucke

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

Recent berichtte de pers over groeiend buurtprotest tegen de geplande tramlijn langs de Kortrijksesteenweg. Uit een bevraging bij meer dan duizend inwoners blijkt dat ongeveer driekwart van de respondenten zich tegen het huidige voorstel uitspreekt.

Opvallend is dat het verzet zich niet zozeer richt tegen het principe van een tramverbinding op zich, maar wel tegen de concrete uitwerking van het traject. Vooral het verdwijnen van rijstroken op een belangrijke invalsweg richting de E40 en de impact op de verkeersdoorstroming zorgen voor bezorgdheid. Ook enkele van onze buurgemeenten uitten de voorbije maanden al bedenkingen over dit deel van het traject. Het maatschappelijk draagvlak voor dit specifieke tracé lijkt vandaag dus eerder beperkt. Grote infrastructuurprojecten vragen voldoende draagvlak bij bewoners en gebruikers. Wanneer dat draagvlak ontbreekt, lijkt het ons logisch om het traject minstens opnieuw te bekijken.

Wij hebben in het verleden al gesuggereerd om alternatieven te onderzoeken, onder meer een tracé richting het Technologiepark in Zwijnaarde in plaats van verder door te trekken richting het Parkbos. Dat zou ons inziens beter aansluiten op reële verplaatsingsstromen, zoals woon-werkverkeer en de aanwezigheid van bedrijven en kennisinstellingen.

Vraag:

Daarom had ik graag volgende vragen gesteld:

- Erkent de schepen dat het maatschappelijk draagvlak voor het huidige tracé langs de Kortrijksesteenweg vandaag eerder beperkt lijkt?
- Worden alternatieven, zoals een doortrekking richting het Technologiepark in Zwijnaarde, momenteel ernstig onderzocht?

- Op welke manier zal de stad in de verdere uitwerking actief inzetten op het versterken van het draagvlak bij bewoners?

Antwoord

Beste Mr. Cammaert,

Het voorwerp van uw vraag is een beetje achterhaald doordat de Vlaamse regering afgelopen vrijdag besliste om zone 1 (het traject over de Kortrijksesteenweg) uit Gent Spoor te halen om budgettaire redenen. Als stadsbestuur vinden we dat jammer gelet op de talrijke residentiële en economische ontwikkelingen op en vlakbij de Kortrijksesteenweg waarvoor hoogwaardig openbaar vervoer de bereikbaarheid kan versterken. (Meer woningen dan dat er gebouwd worden op de Oude Dokken). Maar ook omdat een integrale heraanleg van de Kortrijksesteenweg, waarop in 2025 de meeste ongevallen plaats vonden op ons grondgebied, op de langere baan wordt geschoven.

Nu, in 2023 al werd zone 1 als voorwaardelijk ingeschreven in het project Gentspoort met de afspraak dat deze geschrapt zou worden indien het budget van 700 miljoen euro zou overschreden worden. Dat is nu dus het geval. Ik snap dat de Vlaamse regering erover waakt dat het budget gerespecteerd wordt, dat is ook in het belang van de uitvoering van dit project.

En ook zonder zone 1 blijft Gentspoort een Vlaamse investering die een hefboom is om het aanbod en de kwaliteit van het openbaar vervoer in Gent te verbeteren. Een nieuwe tramlijn moet Gent St-Pieters via Gent Dampoort met de Muide verbinden. Maar Gentspoort is veel meer dan dat. Het project zorgt voor een heraanleg van gevel tot gevel van het volledige tracé. Op die manier werkt het project in één beweging 8 van de 20 gevaarlijke punten weg op Gentse gewestwegen.

Gentspoort is dus ook een groot verkeersveiligheidsproject dat de leefkwaliteit van onze stad de hoogte in duwt.

Collega Cammaert, de beslissing van afgelopen vrijdag kwam natuurlijk niet uit de lucht gevallen. Samen met de burgemeester volg ik dit project van zeer nabij op en gaandeweg bleek dat een aantal kosten een stuk hoger zullen zijn (archeologie, brug Ter Platen, zone 1 zelf met nood aan P+R ...). Dit zat er dus aan te komen. Maar daardoor hebben we ook vanuit Gent kunnen wegen op deze beslissing.

Ik ben dan ook bijzonder tevreden met de bevestiging vanuit de Vlaamse regering dat het voorziene budget voor Gentspoort integraal in Gent blijft, ook al wordt zone 1 dus niet uitgevoerd. Hoedanook zal Vlaanderen 700 miljoen investeren in de Gentse mobiliteit.

Twee elementen uit de beslissingen zijn voor stad Gent van groot belang:

Ten eerste: Er komt 800 000 euro per jaar voor minder hinder management. Dat is allesbehalve een overbodige luxe bij zo'n werf maar wel heel belangrijk dat die opdracht, inclusief de middelen ervoor, is verankerd in de beslissing van afgelopen vrijdag.

De inspanning van de Vlaamse regering – 800k per jaar- is niet min en zal de inspanningen van de stad versterken. Want ook binnen de Gentse begroting voorzag ik bijkomende middelen voor minder hinder coördinatie én communicatie.

Ten tweede: De Werkvennootschap krijgt de opdracht om, in samenspraak met de stad, een mobiliteitsvisie te ontwikkelen voor de Zuidelijke Mozaïek, een van de belangrijkste economische clusters van onze regio. Hier wordt 4 miljoen euro voor uitgetrokken. Focus op uitbouw van en het realiseren van betere doorstroming voor openbaar vervoer, de aanleg van vlotte en veilige fietsverbindingen en van P+R infrastructuur. Er wordt ook onderzocht hoe de Z Mozaïek op korte termijn bereikbaarder kan gemaakt worden met openbaar en collectief vervoer. Dit moet uitmonden in een gecoördineerd investeringsprogramma uitwerken voor de zuidelijke mozaïek.

Met dit luik van de beslissing komt de Vlaamse regering tegemoet aan een vraag van het stadsbestuur, VOKA en Ugent die we in november vorig jaar op tafel hebben gelegd bij een bezoek van minister De Ridder. Het is enorm belangrijk dat de Vlaamse regering het initiatief neemt voor een geïntegreerde aanpak van de mobiliteit voor een cluster waar de komende 10 jaar maar liefst 15000 jobs zullen bijkomen dankzij investeringen in onderwijs, onderzoek en techbedrijven.

Collega's,

De keuze om de Kortrijksesteenweg te schrappen is niet die van dit stadsbestuur, maar ik vind wel dat hier een evenwichtig akkoord voor onze stad gesloten werd binnen de Vlaamse regering. Vanuit de stad blijven we alle medewerking garanderen om Gentspoort te realiseren. De groei van onze stad moet gepaard gaan met investeringen in onze mobiliteitsinfrastructuur. De potentie van dit project en van dit akkoord is dus groot.

Het projectteam werkt intussen verder aan het voorontwerp voor de overige zones van Gentspoort. Dat voorontwerp wordt tegen midden 2026 voorgelegd aan de projectstuurgroep en daarna aan de brede bevolking. Met het budget in evenwicht komt er ruimte voor:

- Extra middelen voor de goede uitvoering van Gentspoort met extra inspanningen voor Minder-Hindermanagement.
 - Versnelde heraanleg Parklaan met speciale aandacht voor de beschermde bomenrijen. Door dit deel op voorhand aan te pakken verlaagt de kans op vertragingen voor het volledige project. Ook dat is positief aan de beslissing die afgelopen vrijdag is genomen.
-